

Les primeres explotacions carboníferes al Berguedà

QUAN LES FUTURES GENERACIONS estudiïn la història del Berguedà, possiblement coneixeran el segle XX com el segle de les explotacions carboníferes.

Poques vegades una activitat industrial deu haver transformat tan profundament una comarca, quant a l'economia i la vida social de la seva gent, com ho feren en el seu temps les explotacions carboníferes de l'alt Berguedà. També poques vegades una activitat tan important deu haver tingut una vida tan limitada en el temps.

Sembla evident que la prosperitat econòmica d'aquesta comarca durant molts anys s'ha degut a les activitats mineres. Quelcom similar es podria dir de les indústries tèxtils cotoneres, principalment les establertes a mode de colònies, que també han fet créixer pobles i han generat una crisi similar amb la seva desaparició. Aquest plantejament possiblement seria correcte per a una anàlisi, però seria d'una frivolitat considerable. I ho seria, perquè la gent del Berguedà o establerta al Berguedà dedicada a l'activitat minera, ha pagat aquesta prosperitat de la comarca amb un tribut de sang exagerat, com no s'ha donat, sortosament, en cap altra feina.

Es fàcil parlar de mines, de beneficis, de repercussions del tipus que vulgueu, etc., però és difícil parlar d'assumir el risc de la pròpia vida si hom no és miner. Crec que d'això ens en va fer adonar un programa de TV3 emès el passat mes d'octubre on entrevistaven diversos minaires, en actiu o retirats. Entre altres, un pare de família de Bagà, Josep Arocàs i Folcrà, que moriria als 36 anys, pocs dies després, en un accident a les mines de Saldes: un accident absurd, però mortal per a ell, esdevingut el dia 25 d'octubre. L'enterrament d'aquest



Un dels plans més antics de les mines de Figols.

ARXIU SISTACH

home que feia tan pocs dies que ens havia impressionat per la seva professionalitat i sobretot per la seva humanitat, es va fer a Bagà mateix el dia 27. Hi ha hagut tragèdies on ha mort molta més gent, com la de l'Espà del 1944 i la de Figols del 1975; molts altres miners, lamentablement, han mort en accidents similars i tal vegada més cruels, però aquest és el darrer. Jo vaig assistir a aquest enterrament, i mai més no podré escriure un paper que faci referència a les mines sense recordar-lo. Quan un ha vist tot el món miner aplegat vora l'església de Sant Esteve en un silenci impressionant, que tallava l'aire, i el fèretre del minaire mort, duts pels seus companys, uns homes com torres d'aquells que dirieu que no temen ni el llamp, plorant allàgrima viva, no pot parlar de la mineria al Berguedà, del que ha representat aquesta activitat, solament en termes d'economia o d'història. Que aquesta visió retrospectiva sigui un modest homenatge.

Les primeres notícies escrites i els documents del segle XVIII

El 5-7-1786 Josep Comes va presentar a la Reial Acadèmia de Ciències Naturals i Arts de Barcelona una «Memoria sobre el carbón de piedra para persuadir y facilitar su uso en Cataluña». En aquesta Memòria, Comes informava de l'ús del carbó mineral a Anglaterra i de com «constituye actualmente el carbón de piedra un artículo de primera entidad en el interés general de aquella industriosa Nación».

Comes afegeix, i d'ací l'objectiu de la presentació: «En el día nos hallamos en estado de echar mano de los depósitos minerales por la penuria de los materiales combustibles, y ha llegado Cataluña por su dicha a esta feliz necesidad».

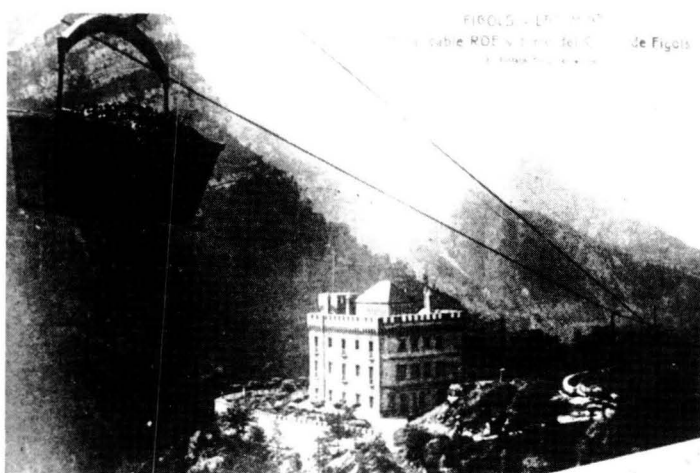
En aquesta memòria que resseguim, Comes dona notícia dels jaciments descoberts a Catalunya, els del Berguedà entre altres: «Catorce descubiertos por Don Joseph Solanell de Foix, vecino de la Villa de Ripoll, y su socio Joseph Farguella y Canadell, vecino de la de Berga; a saber, una en el lugar y término de Santa María de Bahills, dos en el de San Andrés de Serchs, en las partidas llamadas lo Serrat de Pujollet, y la Collada; y las restantes en los términos de Santa Cecilia de Figols, San Miguel de Paguera, San Matheo de

Fumanya, Santa Maria de Vallcebre, San Julián de Freixans, San Andrés de Aspar, San Lorenzo cerca de Bagà, San Clemente de la Torre de Foix, San Cipriano y San Cornelio, san Martín de la Nou y santa María de la Poblá de Lillet».

Una segona referència escrita d'aquesta mateixa època, la trobem en el cèlebre qüestionari de Francisco de Zamora del 1789, contestat per Ramon Farguell i Canadell. A la pregunta de si hi ha mines d'or, argent, coure, carbó mineral, etc. i de l'ús que se'n fa, Farguell Canadell contesta: «*En este partido no se tiene noticia de otros minerales que del carbón de piedra que en muchas partes de los*

La torre del comte de Figols va ser testimoni immutable del pas de les cistelles del mono-cable carregades de carbó.

L. ROISIN/ARXIU SISTACH



pueblos de la montaña se describen venas de dicho carbón y por el presente se usa poco de él».

Aquestes són les úniques notícies que hem trobat als llibres sobre els inicis dels descobriments i les possibles explotacions carboníferes a l'alt Berguedà. Òbviament, pot haver-n'hi altres que desconexieriem.

Hem pogut, però, aprofundir més en el que degueren ser en aquell llunyà passat els inicis de les explotacions carboníferes, basant-nos en una interessant documentació del segle XVIII adquirida i conservada pel Sr. Manuel Sistach, traspassat fa poc, ja fa una colla d'anys. Aquesta documentació és incompleta i es limita a unes notes esparses i esborranys de Farguell Canadell; també hi ha, però, algunes mostres de la correspondència que aquest degué mantenir amb el Dr. Josep Solanell de Foix. Bo i les mancances que diem, tot plegat ens ha permès fer-nos una idea aproximada dels jaciments descoberts i del tipus d'explotació que projectaven fer-hi: construcció de

fargues primer i, després, algun forn de vidre (1).

La importació de ferro suec a partir del 1780 i el desplaçament de la fabricació d'armes de Ripoll cap a Astúries, amb grans recursos carbonífers que permetien la construcció d'alts forns –les fargues cremaven carbó vegetal–, i sobretot les guerres del segle XIX, veiem que van frustrar aquest primer projecte d'explotacions carboníferes al Berguedà amb fins industrials.

Les explotacions carboníferes del segle XIX

Segons Jordi Nadal (2), després dels intents del segle XVIII, a Catalunya no es tornà a parlar de carbó fins a l'any 1834, en què un anglès anomenat Cockerill va muntar una fàbrica de maquinària a Barcelona.

Cap al 1840, segons l'esmentat autor, a Catalunya es va generalitzar l'ús de la màquina de vapor i el carbó mineral es va convertir en un com-

bustible imprescindible. Ben aviat es van començar a explotar les hules de Surroca i Ogassa, al Ripollès, amb greus dificultats per a transportar el mineral extret fins a l'àvid mercat barceloní; en algun moment –1844-1848– es va arribar a pensar de fer arribar el carbó fins a Roses, des d'on s'embarcaria cap a Barcelona (3); l'afèr del transport, sempre encaridor del producte, finalment es va resoldre prolongant la via fèrria de Vic fins a Sant Joan de les Abadesses. De passada, direm que el secretari del Consell d'Administració del Ferrocarril i Mines de Sant Joan de les Abadesses era Josep Blanxart i Camps, un advocat berguedà que a la vegada era secretari de la Universitat de Barcelona, i que abans de traslladar-se a la capital, en ser nomenat per a aquest càrrec, va ser alcalde de la vila; també va ser novel·lista i poeta, però sospito que no van fer-lo secretari de la Universitat justament per la seva obra literària, d'un abrandat romanticisme.

Si el transport de l'hulla ripollesa ja era difícil per l'infraestructura viària que requeria i pel seu finançament què es podia esperar de les possibilitats del lignit berguedà, amb molt menys poder calorífic? Aquesta dificultat insuperable, però, no seria obstacle perquè es projectessin i s'arribessin a concedir fantasiosos projectes ferroviaris que, com que ningú no finançava, han romàs als arxius acumulant pols i oblit.

A banda dels intents d'explotacions carboníferes a la Poblá de Lillet, de les quals hem parlat recentment en aquesta mateixa publicació, amb la documentació que fins ara coneixem podem establir que les primeres societats mineres de finals del segle passat van ser la Central Bergadana, constituïda l'any 1861 per a explotar les mines de Figols, i La Perla Bergadana. Aquesta darrera, que presidia el diputat provincial Joaquim Farguell, descendent directe dels descobridors, podria àdhuc ser anterior. Podrien haver-n'hi altres que encara no coneixem, però en qualsevol cas cal distingir el que van ser aquestes societats mineres, fos quin fos el volum de la seva activitat, de les innumerables concessions que es van fer a múltiples especuladors, sovint comerciants, sense capital suficient per a emprendre seriosament una explotació i crear, a la vegada, els mitjans de transport d'aquest carbó. Obtenir concessions mineres en aquell

temps, ens ensumem que pel que fa a zones inaccessibles com eren les del Berguedà, devia ser com si ara s'invertís en parcel·les d'una plataforma de l'espai per a plantar-s'hi de taverner.

Amb la constitució de la societat minera La Carbonera Española, l'any 1863, s'agruparen per primera vegada un considerable nombre de concessions i un nodrit grup accionarial que va aportar un capital suficient per a encetar l'obra minera. Com ja es pot deduir de tot el que hem anat dient, els problemes també vindran perquè no solament s'havia d'arrencar el carbó, sinó que també calia transportar-lo a un preu que el fes competitiu, és a dir, s'havia de construir un ferrocarril miner, ja que de carreteres tampoc no n'hi havia de fetes.

Tota aquesta aventura de La Carbonera Española va ser obra del seu gerent, Ramon Salvadó i Serra, a qui cal considerar com a l'autèntic pioner de les explotacions carboníferes modernes d'aquesta comarca, tant per raó del seu càrrec, com per la seva iniciativa privada, bo i que tot plegat se'n aniria en orris en fer fallida econòmica. Salvadó, que finalment havia esdevingut propietari de les mines l'any 1881, les hagué de vendre aquell mateix any a uns nous propietaris que les inscriuri en nom de Ferrocarril y Minas de Berga.

La indústria catalana necessitava el lignit del Berguedà, però el cost del seu transport probablement feia inviable la seva extracció. Ja es sabia que Salvadó va construir un tramvia de tracció animal que baixava el carbó des de Figols fins al collet de Santa Magdalena, a Berga, on era carregat a bast, i pels carrers de la ciutat era traslladat al passeig de la Pau, on acabava la carretera de Sant Fruitós, i des d'allà, amb carros, era baixat a l'estació d'Olvan. Quan es va obrir la via de circumval·lació i es va aplanar el collet de Santa Magdalena, el transport per la ciutat ja es va fer en carros. Una nota de premsa de l'any 1878 il·lustra exactament el que diem: «*A consecuencia de la falta de aguas del Llobregat, es extraordinario el acarreo de carbón de piedra que se hace de las minas de Serchs para alimentar los motores auxiliares de vapor de las fábricas. Lástima que siendo tan abundante en nuestro país este combustible, haya de pagarse tan caro por falta de medios de transporte. Según tenemos entendido, cuesta tanto el acarreo a lomo por las calles de esta ciudad, que miden apenas un kilómetro,*

como el de los 14 ó 16 kilómetros que mide el tranvía hasta Figols» (El Bergadán, nº 77, 3-2-1878).

Voldria, encara, aportar un fragment d'una publicació liberal berguedana del 1880, que entenem que resumeix prou bé l'estat de les comunicacions en general i les promeses electorals fetes al seu entorn. Diu el que segueix, fent referència al Pla de Carreteres de la Diputació de l'any 1878:

«El Estado desea que fomenten la riqueza y prosperidad de los pueblos, y tan plausible propósito inclinó al estudio topográfico de las provincias y levantamiento de planos de carreteras del Gobierno.

Pero la realización de carreteras ha sufrido los obstáculos propios de las convulsiones políticas y peripecias nacionales; causas eficientes para que se realizarán con suma lentitud y en vez de seguirse en su construcción un orden de preferencia fijo, concreto e inmutable, ha sido siempre tan veleidoso el curso de construcción que se ha propuesto y antepuesto unas a otras en el orden aprobado, realizándose a veces con más prontitud una de recreo de un simple padre de la Nación en sus excursiones veraniegas que no las que penden de la prosperidad o ruina de los pueblos en su construcción.

He aquí pues insinuada la causa principal que se ve en muchas obras públicas que siguen el curso de dos o tres generaciones, por más que algunas veces habiéndose patrimoniado los hombres políticos las prerrogativas de este ramo de Fomento hayan ofrecido acelerarlas en épocas que les es indispensable la simpatía pública para bien quistarse la general opinión» (El Criterio Bergadán, nº 196, 16-5-1880).

Sembla doncs explicable que si l'Estat no feia les carreteres sobre les quals sovint s'estenien les vies fèrries, l'iniciativa privada difícilment reeixia en l'intent d'iniciar-les.

La companyia Ferrocarril y Minas de Berga i la seva curta vida

Aquesta companyia va néixer, com ja hem avançat, l'any 1881, fusió-nant-se amb l'antiga societat La Carbonera Española de la qual era president i gerent Ramon Salvadó, amb un capital social que xifraven en 25 milions en accions de 500 ptes., que amb tota seguretat no varen arribar a aplegar mai.



Boca de la mina de Sant Josep, de Carbones de Berga.

ZERKOWITA/ARXIU MINES

La companyia, però, va provar d'endegar les explotacions amb tot el rigor possible. Fem aquesta afirmació perquè els anys 1883 i 1884 va encarregar-ne la direcció a l'enginyer Clarés.

Sovint, en treballs d'aquesta mena, ens hem de limitar a donar el nom de personatges implicats en fets de certa transcendència sense poder-ne dir gairebé res més. En aquest cas podem ampliar la informació, i és justament de la categoria del personatge d'on deduïm l'ambició del projecte de Ferrocarril y Minas de Berga.

El dia 7 de febrer de 1886 va morir Gregorio Fidel Clarés Nieva. Havia nascut 66 anys abans a Prago (Conca). Va estudiar a Madrid la carrera d'enginyer de mines i, en acabar-la, va treballar a les mines d'Almadén; després aniria a ampliar estudis i a treballar a Alemanya i a Bèlgica. De retorn a Madrid, va treballar per un banquer establert a la capital anomenat Anglada i va passar, després, a dirigir les mines del comte de Balmaseda. No podem establir la cronolo-

gia de les seves activitats, però foren diverses: amb un altre enginyer anglès, l'any 1855 es van traslladar a Crimea per a aixecar els plànols de les fortificacions, etc.

Ignorem la data en què es va traslladar a Catalunya, però també hi va tenir una intensa activitat, car es va encarregar de les obres del banquer Girona; va ser director de les mines de Sant Joan de les Abadesses, on va comandar una columna durant la guerra dels Matiners que li va valer una Creu del Mèrit Militar, que sembla que no va lluir mai, com tampoc la Creu de Carles III que en algun moment també li concediren; l'any 1862 va fer l'estudi de la carretera de Cardona a Berga i l'any 1871 va ser diputat per un districte de Lleida i vicepresident de la Diputació.

Aquesta informació, l'extrec d'un article necrològic aparegut a El Bergadán (nº 535, 11-12-1886), que no dubto pas d'atribuir-lo al seu director i redactor, R.J. Penina, tant per l'estil, inconfusible, com perquè essent diputat republicà federal pel districte de Berga, va coincidir a la Diputació amb Idelfons Cerdà, el qual assegura que es tractaren directament, bo i que el to del fragment que llegirem fa pensar que possiblement no els unia pas una amistat massa cordial. Penina escriu: «...el autor del Plano del ensanche de Barcelona D. Idelfonso Cerdà le tuvo constantemente a su lado durante los improbos y dificiles trabajos preparatorios del plano para la reforma de Barcelona que de un pueblo grande ha convertido a nuestra capital en una de las más bellas y grandiosas ciudades del mundo, gracias a la aprobación del excelente plano que figura a nombre del Sr. Cerdá, y tal vez, con mayor motivo podia contar como debido al talento y acertada inteligencia del Sr. D. Gregorio Fidel Clarés.

Sí, no vacila en afirmarlo el que esto escribe, testigo de mayor excepción por haber tratado mucho más al Sr. Cerdá que al Sr. Fidel Clarés, y ser ya difuntos ambos lo que excluye toda sospecha de adulación, en la concepción, confección y ultimación del plano del ensanche de Barcelona, que solo aparece debido al genio de D. Idelfonso Cerdá, tal vez y sin tal vez podría asegurar que tuvo parte más principal e importante D. Gregorio Fidel Clarés». Exageracions peninianes a banda, entenem que la contractació i direcció de Clarés obeïa a un interès evident de la companyia per a fer prosperar l'explotació. Tampoc

no descartem la possibilitat que l'estada de Clarés al Berguedà en el període 1883-1884 obeís a la necessitat d'enginyar d'una manera efectiva el ferrocarril miner que des de Guardiola havia d'empalmar amb el de Manresa a Olvan, ja que les obres d'aquella via les començaren els coneguts com a «italians», a l'estiu del 1885.

La companyia italiana Garavetti, Vallino, Bovio i Cia

Ferrocarril y Minas de Berga va fer tractes amb la companyia italiana Garavetti, Vallino, Bovio y Cia per a construir el ferrocarril seguint el curs del Llobregat, que era el camí més curt i més barat. Aquesta companyia, coneguda com «els italians», ja estenia alguna altra línia fèrria al nostre país i devia oferir certes garanties. La qüestió, però, és que fent aquesta obra, i potser també poc per culpa d'ella, es van arruinar, van incomplir el contracte i l'aferes va dirimir als tribunals; probablement la ruïna dels uns va arrossegar

els altres. Els Rosal també es van oposar a aquesta construcció i van interrompre el pas amb tres murs, prop de la seva fàbrica de vora el riu, que dificultaven seriosament les obres. L'afer dels Rosal també va acabar als tribunals, que van fallar contra el fabricant, com en el seu moment ja vàrem publicar en aquesta mateixa revista.

Com es sabut, aquesta via la van acabar els industrials Olano-Pons unint les companyies respectives, però seria interessant per a l'estudi d'aquest període saber l'abast de l'obra realitzada pels «italians», més enllà de penjar una bandera del seu país a l'edifici on tenien les oficines, vora la fàbrica Rosal, deien, per a evitar un possible assalt a una empresa estrangera.

Bovio dirigia personalment l'obra sobre el terreny, que com ja hem indicat va començar l'estiu del 1885; la intervenció italiana va durar poc temps, perquè a primers de març del 1889 ja parlen d'aquestes obres com a molt avançades, però temps ha aturades, i del perjudici que va suposar pel comerç la marxa dels treballadors (4).

La informació que aportem és del maig del 1886, és a dir, quan pràcticament feia un any que havien començat les obres; de cal Rosal a Pedret, a part d'explanació, hi havia tres túnels de més de 100 m i un de prop de 400 en construcció, un pont, murs de contenció, desviament del riu, etc.; de Pedret cap a Guardiola es treballava en un tram de 5 km. a partir de Pedret, 3 km. més amunt de Miralles, i un altre tram de 3 km. vora Cercs. A Miralles varen instal·lar un magatzem de queviures, una fonda i un forn de pa per al servei dels treballadors. Els magatzems de Miralles, els dirigia un tal Simoni, que, òbviament, devia ser italià.

Ignorem el número de persones que treballaven en les obres de la via en construcció, però l'obra feta amb tan poc temps ens fa pensar que degué ser considerable; sabem que hi treballaven piemontesos, valencians i aragonesos, a més, naturalment, de gent del país; i que treballaven intensament, com ho expressa el següent fragment:

«Como la actividad reina allí en todas partes, y los que allí trabajan se conocen que aprecian al tiempo en todo su valor,

para mejor aprovecharlo se han construido con sus familias sobre el terreno, levantando casas y formando verdaderos pueblos que ya ni el nombre les falta pues se hallan bautizados, con los nombres que mejor indican su situación, como pueblo de Monseny, de Vilarrasa, de Santa Eugenia, de Pedret, etc.

Esas casas y estos pueblos surgen con la misma facilidad que un ejército arma sus tiendas de campaña.

Las hay de todas clases y condiciones, barracas de troncos junto a una roca inclinada que sirve de techo, casitas de maderablanca de pino, con su cubierta de ramaje verde para resguardar del sol a la entrada y verdaderos chalets con el piso formado del cemento que tanto abunda en el país, su techo de zinc, sus paredes de madera, sus salas y cuarto de dormir, su atrio o zaguán cubierto de frondoso ramaje, su jardín improvisado, etc. y en fin, poco más allá de un edificio esbelto y con todas las comodidades se hallan agujeros horizontales en el declive del monte que sirven de dormitorio para el que los ocupa y le presta el mismo servicio que el camarote de un buque» (El Bergadán nº 508, 30-5-1886). Tota aquesta activitat, però, va acabar en fallida econòmica, com ja hem dit reiteradament.



Reserva de taula
822 00 76

C/ Barcelona, 1 **BERGA**

QUEVIURES I EMBOTITS
ROSA MARI

Tel. 822 21 98
SANT CORNELI

PLANA

a s s e s s o r i a s . l

gabinet d'economistes

Ctra. Sant Fruitós, 32 - baixos

Tel. (93) 821 19 04

Fax. (93) 822 08 62

08600 BERGA

Les explotacions mineres i el comte de Figols

L'explotació definitiva de les mines a gran escala es produïa a partir del moment que passaren a ser propietat de l'industrial i financer José Enrique de Olano y Loizaga, futur comte de Figols (Liverpool 1857-Barcelona 1934). L'any 1893 es féu càrrec de la companyia Ferrocarril y Minas de Berga el grup financer bilbaí D.G.E. de Olano. El 1895, J.E. d'Olano va esdevenir-ne propietari directe, amb una aportació de 500.000 ptes. en efectiu i 1.200.000 en obligacions. L'inici no degué ser del tot fàcil, ja que encara cuejava un laude arbitral del juny del 1892 segons el qual Ferrocarril y Minas de Berga havia de pagar 500.000 ptes. que devia a la companyia dels italians, en aquell moment en liquidació.

Amb diner fresc, l'explotació minera es va tecnificar i modernitzar; d'aquesta època (1893-1895), Carol Hausmann ha escrit recentment: «Llama poderosamente la atención el nivel técnico que se alcanza en estos años, especialmente en lo que hace referencia a los planos inclinados y los

cables aéreos que permiten salvar la accidentada topografía existente entre las bocaminas, el lavadero y el cargadero del ferrocarril, todo ello accionado por la energía eléctrica que producía la propia empresa en su central hidráulica y en una planta de gasificación de carbones. Pensemos que en esta misma época la descarga en el puerto se hacía cargando a pala sacos de esparto en la bodega de los buques, que luego eran transportados en carros hasta el ferrocarril» (5).

Les millors tècniques en l'explotació de les mines introduïdes per l'Olano es degueren traduir de seguida en un increment del tonatge de lignit extret. Ja l'any 1897 podem llegir en una publicació berguedana que, pel maig d'aquell any, des del tramvia i magatzems del collet de Santa Magdalena fins a l'estació d'Olvan, el transport es feia amb «un carruaje modelo, de cuatro ruedas, construido en los talleres de la acreditada casa Marrugat e hijo de Gironella» (*La Verdad*, nº 57, 15-5-1897); aquest carruatge, pel dir del cronista, transportava 500 quintars de mineral.

L'increment de la producció va agreujar encara més el problema del

transport, que no es va resoldre fins a l'any 1904, amb l'arribada del ferrocarril a Guardiola, obra impulsada pel mateix Olano.

L'any 1911 es va constituir la societat Carbones de Berga presidida per l'araja comte de Figols, i s'entrava en l'època de plenitud de les explotacions carboníferes. La primera gran guerra europea d'aquest segle va desbordar totes les previsions: valguin com a il·lustració del que diem unes dades de la Memòria del 1916:

-Producció: 101.310 tones; 8561 més que l'any anterior.

-Distribució de beneficis: 1.653.657,90 ptes.

-Balanç inventari a 31-12-1916. Actiu: disponible: 2.724.758,88 ptes. Realitzable: per carbó i mercaderies, obligacions i valors en cartera: 1.350.388,91 ptes.

-Immobilitzat: mines de carbó: 6445 pertinences, finques i edificis: 8.130.542,06 ptes.

Amb aquestes eloqüents dades de resultats dels primers temps de les mines de Figols, finim aquesta exposició. Vindrien les crisis, les vagues, les repressions, les bones i les males èpoques per tot aquest món que es

va articular entorn de les activitats mineres, ara ja desaparegudes; aquesta activitat industrial, en el futur serà un record sobre el paper, però de no haver existit mai, segurament que mai el ferrocarril no hauria arribat a l'alt Berguedà i possiblement també hauria trigat molts més anys a arribar-hi la carretera, amb totes les conseqüències negatives que aquest endarreriment permet endevinar. En definitiva, aquests temps que han estat de prosperitat haurien estat diferents per a alguns pobles i per a moltes famílies del Berguedà.

Notes

1. NOGUERA, J.; SISTACH, M.: *La mineria al Berguedà*, Berga, Àmbit de Recerques del Berguedà (Els Llibres de l'Àmbit, núm. 6).
2. NADAL, J.: *El fracaso de la Revolución Industrial en España 1814-1893*, Barcelona, Ed. Ariel.
3. NADAL, J.; MALUQUER DE MOTES, J.: *Catalunya fabrica d'Espanya*, Ajuntament de Barcelona.
4. NOGUERA, J.; SISTACH, M.; *op. cit.*
5. HAUSMANN TARRIDA, C.: *Sant Corneli. Dos siglos de Historia*.

Josep Noguera i Canal

EVOLUCIÓ COMERCIAL AL SEU SERVEI

**FERRETERIA
SISTACH**

**DOMÈSTICA
INDUSTRIAL
BRICOLATGE
CAMP I JARDÍ
MENATGE
FUSTES**

Av. Canal Industrial s/n
ÀREA COMERCIAL EL CANAL
Tel. (93) 821 31 11
Fax. (93) 822 02 65
BERGA (Barcelona)



**CAÇA
PESCA
NÀUTICA
CALÇAT DE CAMP
TROFEUS**

Plaça Viladomat, 1 - Tel. 821 12 66
BERGA